Tạp chí Kinh tế và Dự báo
Economy & Forecast Review Online
VIỆN CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN - BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

e-ISSN: 2734-9365

Thực trạng thị trường LPG và dịch vụ vận chuyển LPG tại Việt Nam

17:36 | 28/08/2024

EFR *LPG là một trong những sản phẩm quan trọng của ngành dầu khí, đóng vai trò thiết yếu trong việc thay thế dần các nhiên liệu gây ô nhiễm, như: dầu và than.*

Phạm Vũ Lợi

Công ty TNHH Hàng hải và Năng lượng xanh

Đỗ Hữu Tùng, Lê Minh Thống, Nguyễn Thanh Thủy, Trần Văn Hiệp

Khoa Kinh tế - Quản trị kinh doanh, Đại học Mỏ - Địa chất

Tóm tắt

Thị trường LPG tại Việt Nam trong những năm qua đạt một số kết nhất định. Tuy nhiên, hơn 60% LPG hiện phải nhập khẩu từ thị trường quốc tế phục vụ cho nhu cầu trong nước, hệ thống kho chứa của Việt Nam nhỏ chưa đáp ứng nhu cầu dự trữ LPG, số lượng tàu vận chuyển LPG của các doanh nghiệp Việt Nam ít với công suất nhỏ và cạnh tranh lớn với các hãng tàu biển quốc tế. Trên cơ sở phân tích thực trạng LPG tại Việt Nam trong thời gian qua, bài viết chỉ ra những khó khăn, thách thức để từ đó đề xuất kiến nghị nhằm thúc đẩy thị trường LPG phát triển trong thời gian tới.

Từ khóa: *LPG, kho chứa LPG, tàu vận chuyển LPG, thị trường LPG*

Summary

The LPG market in Vietnam has achieved certain results in recent years. However, more than 60% of LPG is currently imported from the international market to serve domestic demand, and Vietnam's storage system is small and does not meet the demand for LPG storage; the number of LPG transport ships of Vietnamese enterprises is small, with small capacity and have the strong competition with international shipping lines. Based on the recent analysis of the current LPG situation in Vietnam, the article points out the difficulties and challenges in proposing recommendations to promote the development of the LPG market in the coming time.

Keywords: *LPG, LPG storage, LPG transport ship, LPG market*

GIỚI THIỆU

Với xu hướng chuyển dịch năng lượng từ dầu sang khí, LPG (Liquefied Petroleum Gas) được xem là một nguồn năng lượng quan trọng và có thể sử dụng trong nhiều lĩnh vực với giá cả cạnh tranh và ít phát thải khí nhà kính. Do đó, LPG là một trong những sản phẩm quan trọng của ngành dầu khí, đóng vai trò thiết yếu trong việc thay thế dần các nhiên liệu gây ô nhiễm, như: dầu và than.

Trong công nghiệp, LPG là nhiên liệu cho các quá trình, như: xử lý thực phẩm, sản xuất giấy, làm hạt nhựa, chạy turbine phát điện, làm chất làm lạnh và là nguyên liệu đầu vào cho công nghiệp hóa chất. Trong nông nghiệp và dân dụng, LPG được dùng để sấy khô nông sản, sưởi ấm. Đặc biệt, LPG đóng vai trò quan trọng trong việc chuyển đổi từ nhiên liệu xăng, diesel sang LPG trong giao thông vận tải, mang lại nhiều lợi ích về kinh tế và xã hội, đồng thời giảm đáng kể phát thải khí nhà kính (CO_2, CH_4, và N_2O), giúp bảo vệ môi trường (Vuong và Nguyen, 2024).

Hiện tại, một nửa nhu cầu LPG của Việt Nam phải nhập khẩu từ các quốc gia, như: Trung Quốc, Malaysia, Brunei và các nước Trung Đông (các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất, Qatar, Ả Rập Saudi và Kuwait), chiếm 61%-65% tổng sản lượng LPG tiêu thụ [2]. Tại thị trường Việt Nam, LPG chủ yếu được vận chuyển bằng đường biển hoặc đường sông về các kho cảng đầu mối của các công ty kinh doanh LPG. Tuy nhiên, hạ tầng dự trữ và vận chuyển LPG tại Việt Nam chưa phát triển mạnh. Các kho LPG chủ yếu có quy mô nhỏ, vốn đầu tư cho nhà kho, phương tiện vận chuyển, cũng như các trạm chiết nạp LPG lớn còn hạn chế. Đặc biệt, các tàu vận tải LPG thông thường có dung tích lớn, đòi hỏi phải có các cảng nước sâu để tiếp nhận tàu, điều này gây khó khăn trong việc xây dựng kho LPG tại Việt Nam. Do đó, việc phân tích thị trường tiêu thụ LPG và hạ tầng dự trữ, vận chuyển tại Việt Nam trong những năm gần đây, từ đó đề xuất các giải pháp phát triển dịch vụ vận

chuyển LPG theo tiêu chuẩn quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp Việt Nam tham gia vào thị trường vận chuyển LPG, là điều cần thiết.

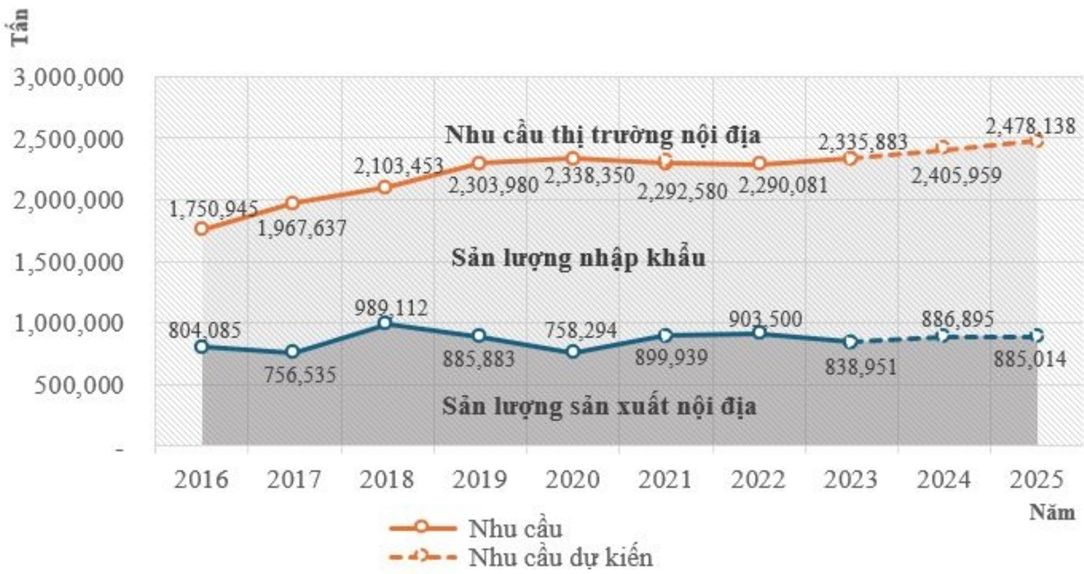
THỰC TRẠNG THỊ TRƯỜNG LPG TẠI VIỆT NAM

Tình hình tiêu thụ, nguồn cung và hệ thống vận chuyển LPG

Tình hình tiêu thụ, nguồn cung LPG

Trong giai đoạn 2016-2023, nhu cầu tiêu thụ LPG của Việt Nam có xu hướng tăng dần, từ gần 1.751 nghìn tấn (năm 2016) lên khoảng 2.336 nghìn tấn LPG (năm 2023), tăng 585 nghìn tấn so với năm 2016. Riêng năm 2021, 2022, do ảnh hưởng của dịch Covid-19, nên sản lượng tiêu thụ toàn thị trường giảm. Năm 2023, nhu cầu tiêu thụ LPG tăng khoảng 46 nghìn tấn so với năm 2022 và dự kiến tăng khoảng 70 nghìn tấn mỗi năm đến 2025 [1]. Nhu cầu tiêu thụ LPG của Việt Nam trong giai đoạn 2023-2025 được đánh giá có xu hướng tăng với tốc độ bình quân khoảng trên 3%/năm. Hiện nay, LPG được sử dụng nhiều trong dân dụng thương mại (chiếm 55%) và các ngành công nghiệp (chiếm 45%).

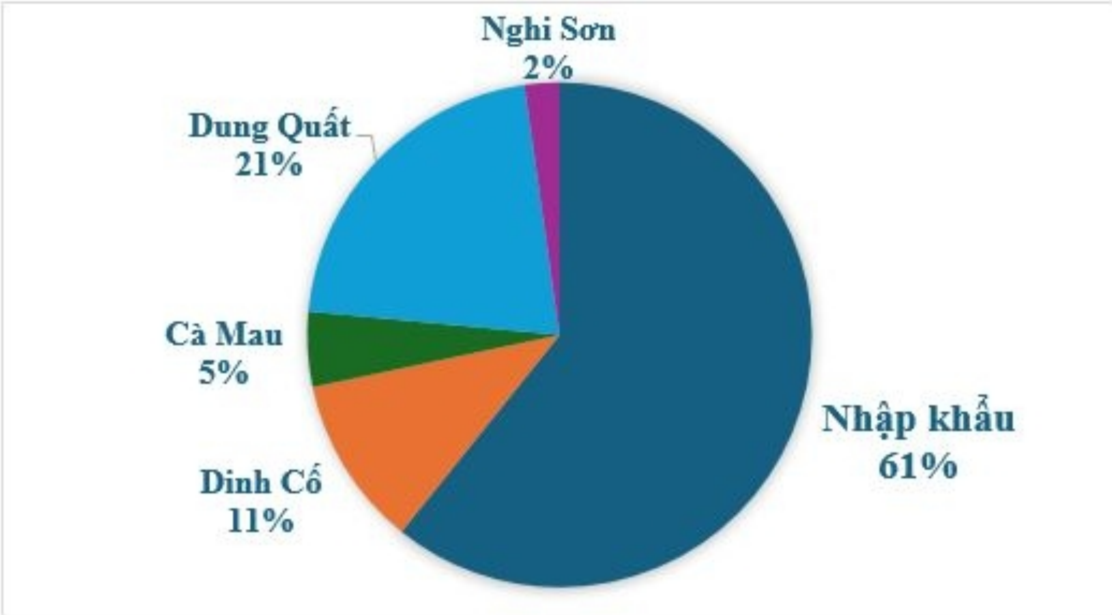
Hình 1: Cung - cầu thị trường LPG nội địa giai đoạn 2016-2025



Nguồn: Báo cáo tổng kết năm 2023 Công ty Kinh doanh Sản phẩm khí

Hình 1 cho thấy, nhu cầu nội địa LPG chưa được đáp ứng đủ từ nguồn cung nội địa, cụ thể, từ năm 2016 cho đến nay, nhu cầu thị trường luôn cao gấp đôi sản lượng sản xuất trong nước và khoảng cách này ngày càng gia tăng. Cùng với đó, sản xuất nội địa tăng trưởng thấp với 4,34%, thì nhu cầu nội đia lại tăng tới 33,41% trong giai đoạn 2016-2023 và dự kiến tiếp tục duy trì tỷ lệ tăng hàng năm đến năm 2025 [3].

Hình 2: Cơ cấu nguồn cung LPG nội địa



Nguồn: Báo cáo tổng kết năm 2023 Công ty Kinh doanh Sản phẩm khí

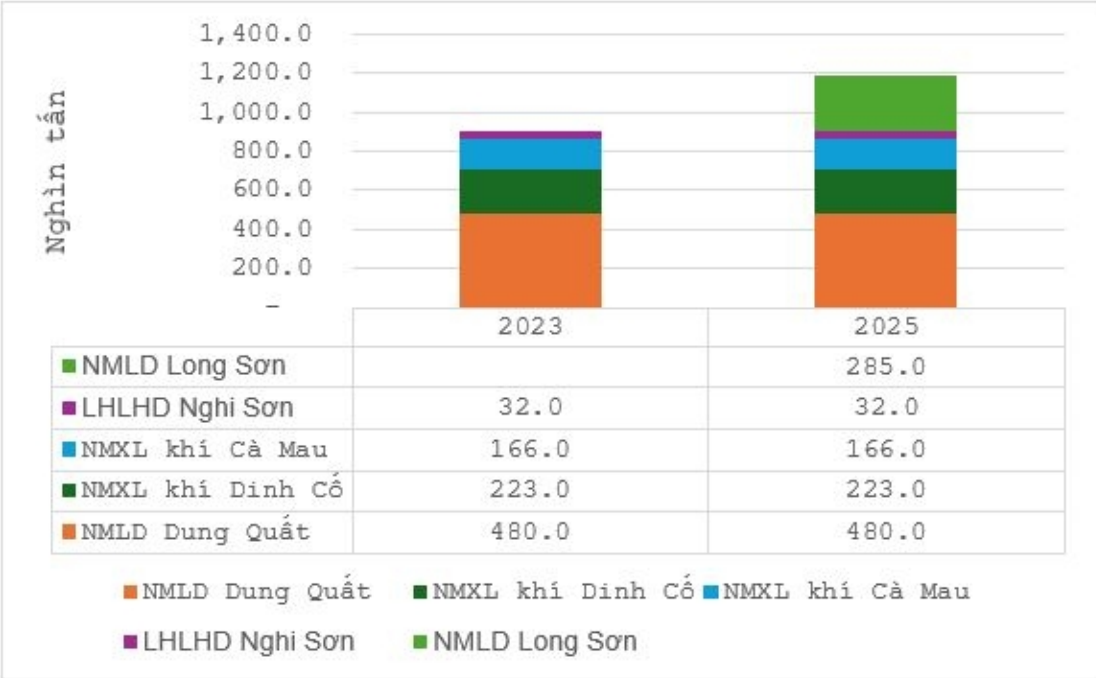
Do đó, hàng năm, Việt Nam phải nhập khẩu LPG từ nước ngoài chiếm tới 61% cơ cấu nguồn cung LPG nội địa, chủ yếu từ các quốc gia, như: Trung Quốc, Malaysia, Brunei và khu vực Trung Đông (bao gồm: Các Tiểu vương quốc Ả Rập, Qatar, Ả Rập Saudi, Kuwait) [3]. Trong đó, khu vực Trung Đông là thị trường cung cấp chiếm tỷ trọng cao nhất, tiếp đó là khu vực Malaysia. Các nguồn cung LPG nội địa còn lại là: Liên hiệp Lọc hóa dầu Nghi Sơn (2%), Nhà máy lọc dầu Dung Quất (21%), Nhà máy Xử lý khí Cà Mau (5%) và Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố (11%) [2].

Lượng tiêu thụ LPG của Việt Nam hiện nay tập trung chủ yếu ở miền Nam và miền Bắc (chiếm 84%), nơi tập trung nhiều khu công nghiệp và dân cư. Tiêu thụ LPG tại khu vực miền Nam trong năm 2023 chỉ chiếm tỷ trọng khoảng 42%; miền Bắc chiếm khoảng 42% và miền Trung là 16%.

Khả năng sản xuất LPG trong nước

Cho đến hết năm 2023, nguồn LPG sản xuất trong nước được cung ứng bởi Liên hiệp Lọc hóa dầu Nghi Sơn, Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố, Nhà máy xử lý khí Cà Mau, Nhà máy lọc dầu Dung Quất với tổng sản lượng theo thiết kế đạt được khoảng 901 nghìn tấn và dự kiến đạt 1.186 nghìn tấn vào năm 2025 [3].

Hình 3: Khả năng sản xuất LPG ở Việt Nam giai đoạn 2023-2025



Nguồn: Công ty Cổ phần Lọc hóa dầu Bình Sơn (2023)

Hệ thống cảng LPG

Việt Nam hiện có 30 cảng tiếp nhận tàu LPG, tập trung chủ yếu ở khu vực phía Nam, như: TP. Hồ Chí Minh, Long An, Cần Thơ, Đồng Nai; khu vực phía Bắc, bao gồm: Hải Phòng, Nghệ An, Thanh Hóa, Hà Tĩnh; khu vực miền Trung, gồm: Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Khánh Hòa, Phú Yên, nơi có điều kiện tự nhiên thuận lợi cho việc phát triển hệ thống cảng và là thị trường tiêu thụ chủ yếu.

Hệ thống kho LPG

Các kho LPG chủ yếu có quy mô nhỏ, giữ vai trò vừa là kho đầu mối, vừa là kho trung chuyển. Tính đến thời điểm hiện tại, trên địa bàn cả nước có khoảng 42 kho chứa LPG (trong đó, gồm 1 kho lạnh của Tổng Công ty Khí Việt Nam, 1 kho lạnh của Hyosung, 1 kho nổi tại Diêm Điền của Tổng Công ty Khí Việt Nam (PV Gas), 3 kho chứa của các nhà máy lọc dầu, như: Nghi Sơn, Long Sơn, Dung Quất và 38 kho định áp), với tổng sức chứa hơn 483.000 tấn. Các kho này tập trung tại khu vực miền Nam (TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu, Đồng Nai, Long An, Cần Thơ), gồm: 20 kho định áp, 1 kho lạnh của PV Gas, 1 kho lạnh của Hyosung và 1 kho lạnh của NMLD Long Sơn, chiếm 88% tổng sức chứa với 428.910 tấn; khu vực miền Bắc (Hải Phòng) gồm 11 kho, chiếm 2,6% tổng sức chứa; còn lại là khu vực miền Trung chiếm 4,4% tổng sức chứa [1].

Hệ thống vận chuyển LPG

Tại thị trường Việt Nam, LPG được vận chuyển chủ yếu bằng đường biển đối với sản phẩm nhập khẩu từ nước ngoài, hoặc vận chuyển bằng tàu biển từ kho của Nhà máy lọc dầu Dung Quất, Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn, Kho lạnh PV Gas Thị Vải tại Vũng Tàu, kho nổi tại Diêm Điền, kho lạnh của Hyosung, Nhà máy lọc dầu Long Sơn và bằng sà lan từ kho của Nhà máy GPP Cà Mau về các kho cảng đầu mối của các công ty kinh doanh LPG.

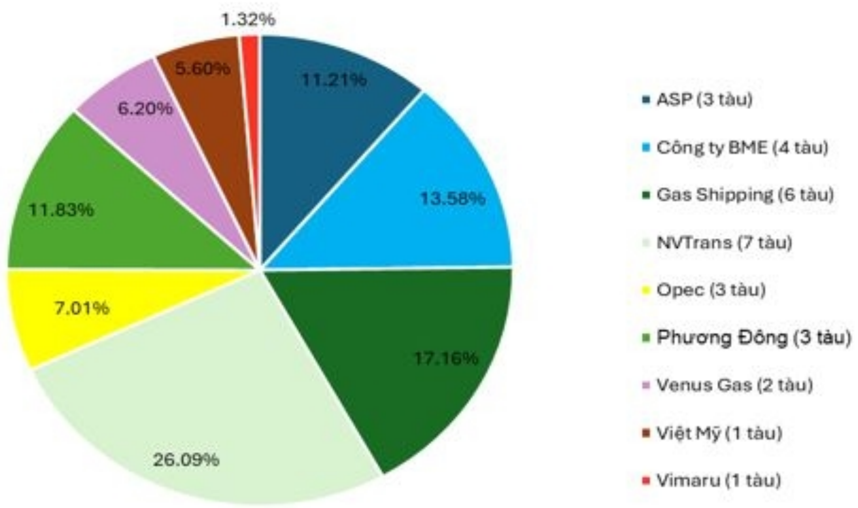
Nhập khẩu đường biển bằng các tàu chuyên dụng có sức chở lớn (> 70.000 m^3) đối với các tuyến xa là xu hướng thông dụng đối với các công ty kinh doanh LPG trên thế giới hiện nay. Loại hình nhập khẩu này có nhiều ưu điểm, như: khối lượng chuyên chở lớn, độ an toàn cao, nhanh chóng và kịp thời.

Cùng với đó, vận tải ven biển và vận tải bằng đường sông đối với LPG cũng khá phát triển và được sử dụng nhiều trong việc phân phối LPG từ các kho đầu mối tới các kho trung chuyển và cấp phát, kho đại lý. Phương tiện chuyên chở LPG đối với vận tải tuyến ngắn và ven biển giữa các nước trong khu vực Đông Nam Á/Nam Trung Quốc chủ yếu là các tàu định áp có trọng tải nhỏ (với sức chở khoảng 3.500-7.500 m^3), bằng sà lan hoặc tàu nhỏ thường dưới 2.000 m^3 đối với vận tải bằng đường sông [1].

Trước khi Nhà máy lọc dầu Dung Quất đi vào hoạt động năm 2009, trong nước chỉ có 6 đơn vị có tàu chuyên dụng vận chuyển LPG là: Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm Khí quốc tế (Gas Shipping), Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Vinashin (Shinpetrol), Công ty Cổ phần Vận tải Dịch vụ châu Á Thái Bình Dương (AST), Công ty Cổ phần Long Sơn, Công ty Anpha Petrol, Công ty Cổ phần Tập đoàn Dầu khí An Pha (ASP). Cho đến nay, ngoài Công ty Gas Shipping và Tổng Công ty

Cổ phần Vận tải Dầu khí (NVTrans) tiếp tục sở hữu tàu LPG, thì chỉ có rất ít đơn vị chủ tàu Việt Nam có tàu LPG.

Hình 4: Năng lực vận tải đội tàu LPG định áp của các chủ tàu Việt Nam (bao gồm cả tàu treo cờ nước ngoài)



Nguồn: Gas Shipping tổng hợp

Hình 4 cho thấy, đội tàu của Tổng công ty PVTrans mặc dù hiện đang nắm giữ 100% thị trường vận tải LPG nội địa, nhưng chỉ chiếm khoảng 43,25% tổng sức chở đội tàu LPG của các chủ tàu Việt Nam (trong đó, Gas Shipping có 6 tàu, với tổng sức chở 19.538 m^3, chiếm 17,16% tổng sức chở; NVTrans có 7 tàu, với tổng sức chở 29.703 m^3, chiếm 26,09% tổng sức chở); trong khi đó, các đơn vị hiện đang tham gia thị trường vận tải LPG là Công ty ASP có 3 tàu, với tổng sức chở 12.765 m^3 (chiếm 11,21%); Công ty Phương Đông có 3 tàu, với tổng sức chở 13.471 m^3 (chiếm 11,83%); Công ty Opec có 3 tàu, với tổng sức chở 7.982 m^3 (chiếm khoảng 7%); Công ty BME có 4 tàu, với tổng sức chở 15.463 m^3 (chiếm 13,58%) [2]. Đây là những nhà vận chuyển Việt Nam có khả năng nhất để tham gia vào thị trường vận tải hàng hóa LPG cho cả thị trường nội địa.

Về thị trường hàng hóa nhập khẩu, hơn 50% sản lượng nằm trong tay các nhà vận chuyển nước ngoài, nơi họ bán các lô hàng nhập về Việt Nam theo giá CIF/CNF. Nhà vận chuyển các lô hàng này thường là các công ty con, công ty liên kết, công ty có quan hệ với các tập đoàn thương mại lớn, như: E1, Itochu (Nhật Bản), Siam Gas, Petronas (Malaysia), Hengyi (Brunei), PTT (Thái Lan), Hyosung (Hàn Quốc), Sinopec (Trung Quốc), nơi gần như làm chủ cuộc chơi, từ việc sản xuất, thương mại, lưu kho cho đến vận chuyển giao tại kho của khách hàng Việt Nam với giá cả rất cạnh tranh [1]. Vì thế, các tàu của chủ tàu Việt Nam chỉ là bên cung cấp tàu trong từng chuyến cụ thể, không có khả năng thực hiện vận chuyển trực tiếp với các khách hàng đầu cuối. Sản lượng các tàu Việt Nam (bao gồm cả các tàu treo cờ Việt Nam và các tàu của chủ tàu Việt Nam treo cờ nước ngoài) thực hiện không đáng kể, cũng không có số liệu thống kê liên quan do quá nhỏ.

Để bảo vệ ngành vận tải khí trong nước, chỉ tàu biển treo cờ Việt Nam mới được cấp phép tham gia vận tải khí nội địa. Theo thống kê gần nhất, hiện đang có 17 tàu LPG treo cờ Việt Nam với tổng dung tích là 63.583 m^3 và tổng trọng tải 76.472 tấn (DWT). Tuy nhiên, năng lực vận chuyển của đội tàu Việt Nam đối với loại hàng này còn khá yếu so với các hãng tàu quốc tế [1].

Thách thức trong việc vận chuyển LPG tại Việt Nam

Như đã phân tích ở trên, ngoài kho lạnh của PVGas và Hyosung, những kho dân dụng LPG của Việt Nam còn nhỏ lẻ và thiếu đồng bộ. Điều này dẫn đến việc hệ thống kho bãi của nước ta không thể nhận những lô hàng lớn, làm tăng chi phí, cũng như thời gian nhận hàng. Hệ thống cầu cảng chuyên dụng cho LPG cũng chưa phát triển hoặc nếu có thì thuộc quản lý của đối tác nước ngoài, gây rất nhiều khó khăn cho các tàu Việt Nam hoạt động. Các công ty nước ngoài này có nhiều ưu thế so với các nhà vận chuyển Việt Nam: ưu thế thương mại khi giữ các quyền với các lô hàng, ưu thế về vốn khi có hậu thuẫn là các tập đoàn hàng đầu, ưu thế về giá cạnh tranh đối với những nhà nhập khẩu Việt Nam. Đây chính là những đối thủ cạnh tranh tiềm năng đối với các công ty vận tải LPG của Việt Nam nói chung khi khai thác tại thị trường quốc tế, cũng như vận chuyển hàng xuất nhập khẩu. Ngoài ra, các nhà vận chuyển LPG của Việt Nam còn phải đối mặt với các rào cản gia nhập ngành ngày càng nhiều dưới hình thức tiêu chuẩn kỹ thuật, quản lý quốc tế nhằm đảm bảo an toàn tàu, hàng hóa, cảng tiếp nhận.

MỘT SỐ KIẾN NGHỊ

Để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam và phát triển thị trường LPG một cách bền vững, trong thời gian tới, cần thực hiện một số giải pháp sau:

Một là, tăng cường đầu tư vào hạ tầng kho chứa. Xây dựng các kho chứa LPG với quy mô lớn và công nghệ tiên tiến nhằm đảm bảo an toàn và hiệu quả trong việc lưu trữ. Đặc biệt, cần đầu tư vào các kho chứa tại các khu vực chiến lược, gần các cảng biển lớn để tối ưu hóa chi phí vận chuyển. Chính phủ cần có chính sách đảm bảo cạnh tranh tự do, bình đẳng cho các nhà vận chuyển; đồng thời, tuyên truyền, khuyến khích bằng các chính sách cụ thể để các nhà nhập khẩu Việt Nam sử dụng FOB trong thương mại, qua đó mới giành được quyền vận chuyển cho đội tàu Việt Nam. Nhà nước cần có chính sách hỗ trợ về thuế và tài chính cho các doanh nghiệp đầu tư vào hạ tầng LPG, nhằm khuyến khích sự phát triển và cải thiện năng lực lưu trữ nội địa.

Hai là, phát triển đội tàu vận chuyển LPG. Các doanh nghiệp Việt Nam cần đầu tư vào các tàu vận chuyển LPG chuyên dụng, đảm bảo tiêu chuẩn quốc tế về an toàn và hiệu suất. Các hãng tàu Việt Nam cần tham gia và tuân thủ nghiêm túc các hệ thống quản lý chất lượng, như: ISM, ISO để tiệm cận dần với các tiêu chuẩn quản lý thế giới như hệ thống quản lý an toàn TMSA. Điều này sẽ giúp tăng cường khả năng cạnh tranh của các hãng tàu Việt Nam so với các hãng tàu quốc tế. Bên cạnh đó, tổ chức các chương trình đào tạo chuyên sâu cho đội ngũ nhân viên vận hành tàu và quản lý chuỗi cung ứng LPG, nhằm nâng cao kỹ năng và kinh nghiệm thực tiễn đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế.

Ba là, tăng cường hợp tác với các nhà cung cấp LPG quốc tế và các tổ chức tài chính để đảm bảo nguồn cung ổn định và hấp dẫn nguồn vốn đầu tư cho phát triển hạ tầng. Tham gia vào các diễn đàn quốc tế để học hỏi kinh nghiệm và tiếp thu công nghệ tiên tiến trong ngành LPG. Đảm bảo chất lượng và tính nhất quán trong dịch vụ vận tải, xây dựng thương hiệu uy tín trên thị trường trong nước và quốc tế./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm khí Quốc tế (2023), ***Kế hoạch 5 năm 2021-2025 và chiến lược đến năm 2030, định hướng đến năm 2035.***

2. Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm khí Quốc tế (2023), ***Báo cáo đánh giá về triển vọng đầu tư phát triển lĩnh vực vận tải khí giai đoạn 2020-2025.***

3. Công ty Cổ phần Lọc hóa dầu Bình Sơn (2023), ***Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch 5 năm 2016-2020 và xây dựng kế hoạch 5 năm 2021-2025.***

4. Công ty Kinh doanh Sản phẩm khí (PV GAS) (2023), ***Báo cáo tổng kết năm 2023.***

5. Vuong, Q. H., Nguyen, M. H. (2024), *Better Economics for the Earth: A Lesson from Quantum and Information Theories*. AISDL.

Ngày nhận bài: 02/8/2024; Ngày phản biện: 15/8/2024; Ngày duyệt đăng: 28/8/2024